VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 39)
z dnia 13 czerwca 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 39)

13 czerwca 2012 r.

Komisja Infrastruktury obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Gospodarki na temat aktualnej sytuacji w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce.

W posiedzeniu wzięli udział: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Grażyna Henclewska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki wraz ze współpracownikami, **Adam Naruszewicz** starszy specjalista w Ministerstwie Finansów, **Wojciech Krawczyk** radca Prezesa Rady Ministrów w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, **Wojciech Przybylski** zastępca dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wraz ze współpracownikami, **Alfred Franke** prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych wraz ze współpracownikami, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Romuald Chałas** prezes Automobilklubu Polskiego, **Maciej Wroński** dyrektor Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Mirosław Kaczmarek** dyrektor biura Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, **Bogusław Pijanowski** zastępca dyrektora Przemysłowego Instytutu Motoryzacji wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Niepokulczycka** ekspert do spraw konsumenckich oraz **Sebastian Elsner** i **Marek Klinke** przedstawiciele NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli państwo pozwolą, rozpoczniemy dzisiejsze posiedzenie Komisji, które poświęcone jest informacji Ministra Gospodarki oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat aktualnej sytuacji w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce.

Witam panią Grażynę Henclewską, wiceminister gospodarki. Bardzo nam miło gościć na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza. Witam wszystkich naszych gości, wszystkich zainteresowanych tematyką dzisiejszego posiedzenia. Witam panie i panów posłów.

Rozumiem, że do porządku dziennego nie ma uwag ze strony pań i panów posłów. Dziękuję bardzo.

Chciałbym jeszcze przedstawić dwa króciutkie komunikaty. Pierwszy to taki, że zgodnie z art. 150 ust. 1 pkt 1 regulaminu Sejmu mamy obowiązek sporządzenia planu pracy Komisji na okres od dnia 1 lipca do dnia 31 grudnia bieżącego roku. Dlatego też proszę, żeby panie i panowie posłowie tematykę, która państwa interesuje, zgłaszali do sekretariatu Komisji, żebyśmy mogli sporządzić taki plan. Stosowny, przyjęty przez Komisję plan pracy musimy uchwalić do dnia 15 lipca. A więc bardzo proszę o zaproponowanie problematyki do dnia 5 lipca.

Druga sprawa dotyczy wcześniej planowanego przez nas posiedzenia wyjazdowego. Nie ma wszystkich pań i panów posłów, ale chciałbym powiedzieć tylko tyle, że posiedzenie wyjazdowe Komisji, jak uczy doświadczenie wielu z nas, tych, którzy są już trochę w Sejmie, nie jest łatwe do zorganizowania. Pierwsza przeszkoda to z reguły zgoda Marszałka Sejmu. Tym razem mieliśmy zgodę marszałka, ale niestety nie było

chętnych do wyjazdu. Zwracam państwu na to uwagę, dlatego że posłowie są chętni, żeby Komisja ich zwizytowała i powiedziała, że dobrze pracują u siebie w terenie, oczywiście ci, którzy chcą nas zaprosić. Ale koleżanki i koledzy nie chcą tam jeździć, co też pokazał wyjazd, który był organizowany. Był on przygotowany przez samorządy, przez firmy, które chciały nas u siebie przyjąć. Po prostu spowodowaliśmy dosyć nieelegancką sytuację. Dlatego też chciałbym o tym głośno powiedzieć, że jeżeli będą kolejne wnioski o posiedzenie wyjazdowe, naprawdę prosimy wszystkich o dyscyplinę. Jeżeli faktycznie mamy wizytować jakieś ważne inwestycje czy też rzeczy związane z tematyką, z tym, czym zajmuje się Komisja Infrastruktury, naprawdę proszę o dyscyplinę. Od nas bardzo wiele zależy. Dziękuję bardzo.

Jeżeli chodzi o dzisiejsze posiedzenie Komisji, mamy tutaj też taką deklarację. Proponuję między innymi Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. Jest przygotowana krótka prezentacja. Rozumiem, że pan prezes Franke przedstawi nam prezentację. Od tego zaczniemy. Później rozpoczniemy dyskusję. Poproszę panią minister o przedstawienie informacji czy też ustosunkowanie się do tego, ponieważ jest to przyczynek do rozpoczęcia dyskusji. Oczywiście wszystkich państwa zapraszam do wymiany poglądów na ten temat. Zresztą celowo ustawiliśmy tę tematykę w tym czasie. W dniu jutrzejszym pod kierownictwem pani poseł Wielichowskiej rozpoczyna prace podkomisja, która będzie zajmowała się tzw. ustawą homologacyjną, o której też państwo dyskutujecie. Dlatego w jakimś stopniu, to o czym zaczniemy mówić, jest zbieżne z tym, o czym za chwilę będziemy mówili przy projekcie ustawy z druku, który będzie analizowany przez podkomisję w dniu jutrzejszym. Proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych Alfred Franke:

Szanowna pani minister, szanowny panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo. Na wstępie chciałbym podziękować za możliwość krótkiej prezentacji niezależnego rynku motoryzacyjnego. Temat jest dość specyficzny i trudny do przedstawienia. Stąd…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo proszę, gdyby udało się panu jeszcze bliżej mikrofonu, byłoby dobrze. Zawsze jest z tym problem. Chodzi o to, żeby wszyscy dobrze słyszeli.

Prezes SDCM Alfred Franke:

Może będę głośniej mówił. Stąd zależało mi bardzo na tym, żeby ze względu na specyfikę zagadnienia, można było przedstawić je w formie prezentacji. Od kiedy istniała motoryzacja, to tak naprawdę odtąd, już od tamtych czasów istniał niezależny rynek motoryzacyjny. Firmy, które reprezentuje nasze stowarzyszenie, są to firmy, które mają ponad stuletnią tradycję. Rzeczywiście jest to bardzo długa tradycja.

Kilka faktów, nazwijmy je kamieniami milowymi w motoryzacji. Właśnie niezależni tworzą historię motoryzacji. W 1897 roku, czyli bardzo, bardzo dawno – nikogo z nas nie było wtedy na świecie – firma Bosch, czyli członek naszej organizacji, zaprojektowała, przygotowała, wyprodukowała zapłon elektromagnetyczny. W 1906 roku powstały pierwsze konstrukcje hamulców. Jest to firma Ate. W 1908 roku firma SKF opatentowała łożyska kulkowe. Jest to kolejny członek naszej organizacji. Sto lat temu, czyli w 1912 roku firma Exide zaprojektowała, wdrożyła akumulatory dla zasilania oświetlenia samochodu i zapłonu. W 1926 roku Monroe, wielki znany producent amortyzatorów, wdrożył teleskopy amortyzatorowe.

Można by tworzyć bardzo długą listę. Nie chcę tu nikogo zanudzać, chciałbym jedynie pokazać, że historia jest tworzona przez niezależny rynek motoryzacyjny. Funkcjonuje to do dzisiaj, dlatego że niezależni producenci są również bardzo mocno zaangażowani w produkcję najnowszych systemów, chociażby systemów ABS, systemów EPS, elektronikę, czujników deszczowych zintegrowanych z szybą itd., itd. Firmy te reprezentuje nasza organizacja.

Kiedy państwo kupujecie nowy samochód, w 80% składa się on z części, które właśnie pochodzą od niezależnych producentów części motoryzacyjnych, czyli pochodzą

od firm, które reprezentuje nasze stowarzyszenie. Bezpośrednio od producentów samochodów pochodzi 20% części, tzn. oni są wytwórcami, producentami części. Pokazuje to, jak olbrzymi jest wkład rynku w tworzenie motoryzacji. Można powiedzieć, że współtworzą samochody i również naprawiają samochody, gdyż 73% wizyt we wszystkich warsztatach motoryzacyjnych w Polsce to wizyty w warsztatach niezależnych, czyli takich, które pośrednio reprezentuje nasze stowarzyszenie. Oczywiście to nie są nasi członkowie, ale są to klienci naszych członków, czyli i niezależnych producentów, i niezależnych dystrybutorów.

Kolega pomógł mi w tej chwili i dał państwu przykłady produktów. Jeden przykład to filtry powietrza wyprodukowane przez firmę Filtron, znanego polskiego producenta, który dzisiaj kapitałowo już jest kapitałem amerykańskim, ponieważ został kupiony przez firmę amerykańską. Jest to firma, która powstała w Gostyniu wiele, wiele lat temu. Na filtrze tym jest logo Filtrona. Na drugim filtrze jest logo Volkswagena, Audi, ponieważ jest to produkt dostarczany do Volkswagena i Audi. Tak działa cały niezależny rynek. Z kolei od drugiej strony puściliśmy przykłady filtrów paliwa wyprodukowanych przez innego producenta. Jest to firma Man & Hummel, niemiecki producent, który ma fabrykę w Czechach, co widać na filtrach. Wyprodukował filtry dla BWM oczywiście we własnych opakowaniach. Tak rynek ten funkcjonuje. Na całym świecie, w całej Europie sprzedaje się towary niezależnego producenta, który jest prawdziwym producentem części, sprzedaje się w tzw. opakowaniach oryginalnych, czyli z logo producenta samochodu.

Dodatkowo daliśmy też państwu dwa katalogi, jeden filtrów, drugi tłumików, żeby pokazać jak nieprawdopodobnie wielki asortyment mają producenci. Tu jest katalog tłumików. Jest to kilka, a może nawet kilkanaście tysięcy rodzajów tłumików, które produkuje firma Bosal. Filtry również. Nie pamiętam szerokości asortymentu, ale szacunkowo jest to 1500 rodzajów filtrów.

Produkcja to jedna rzecz. Druga rzecz to inwestycje w badania i rozwój. Mało kto zdaje sobie sprawę z tego, że tak naprawdę niezależni producenci, konkurując ze sobą na rynku, tworzą know-how, wymyślają nowe rozwiązania, wymyślają tarczę hamulcową tradycyjną, tarczę hamulcową wentylowaną, ceramiczną, węglową tarczę hamulcową, reflektory zwykłe, halogenowe, ksenonowe, diody led. Dopiero później oferują to producentom samochodów, starają się zainteresować producentów samochodów swoimi rozwiązaniami technicznymi. Niezależni producenci inwestują 8 do 10% swoich przychodów w prace projektowo-badawcze. W skali Polski można szacować, że jest to kwota około 5.000.000 tys. zł za rok 2011. W roku 2010 była to mniejsza kwota, była ona rzędu 4.500.000 tys. zł. Rzeczywiście są to bardzo, bardzo duże środki finansowe, które zostają zainwestowane w naszym kraju.

Przykładem może być tu firma Valeo, oczywiście nie w skali Polski, ale w skali świata, która w roku 2010 uzyskała ponad sześćset patentów, firma Bosch, która praktycznie co godzinę składa kolejny wniosek wynalazczy do opatentowania. Tak jak powiedziałem, są to członkowie naszej organizacji.

A teraz kilka liczb dotyczących runku motoryzacyjnego, czyli wartość produkcji części motoryzacyjnych w Polsce. Dane za 2011 rok. Produkcja części motoryzacyjnych to kwota 51.000.000 tys. zł. W poprzednim roku, w roku 2010 było to rzędu 43.000.000 tys. zł. A więc widać, jaka jest dynamika wzrostu tego fragmentu gospodarki, jak to rośnie i cały czas stwarza olbrzymie nadzieje na coraz większe pieniądze dla kraju, dla nas wszystkich.

Tutaj, niestety, mam dane za 2010 rok, ponieważ nie udało mi się zdobyć za rok 2011. Produkcja koncernów samochodowych wyniosła 39.000.000 tys. zł. Być może w roku 2011 jest troszkę większa, ale nie wiem. Bez wątpienia w roku 2010 produkcja części motoryzacyjnych była większa wartościowo niż produkcja samochodów. Nie wątpię, że w roku 2011 również była większa, chociażby ze względu na bardzo dużą dynamikę wzrostu.

Liczba miejsc pracy – to też wydaje się bardzo istotne – tworzona przez niezależny rynek motoryzacyjny, czyli producentów, dystrybutorów, warsztaty to 225 tys. miejsc pracy. Natomiast producenci samochodów utworzyli około 30 tys. miejsc pracy.

Liczba firm działających na niezależnym rynku motoryzacyjnym to aż 27 tys. Koncerny samochodowe to tak naprawdę kilka firm. Oczywiście importerów samochodów w Polsce jest więcej. Natomiast firm, które zainwestowały w Polsce i produkują samochody jest kilka. Nie chciałem popełnić błędu, dlatego w prezentację wpisałem, że jest ich kilka. To, że na niezależnym rynku działa aż 27 tys. firm, powoduje, że rynek ten jest niezwykle rozproszony i z tego powodu jest niewidoczny.

Ciekawe jest to, że w sumie w Polsce mamy troszkę ponad 17.000 tys. kierowców. 15.600 tys. kierowców korzysta z usług niezależnych warsztatów. A więc zobaczcie państwo, że większość kierowców korzysta z usług niezależnych warsztatów. Niemal 90% korzysta z usług niezależnych warsztatów. Z warsztatów autoryzowanych korzysta około 1700 tys. osób. Głównie są to nowe samochody, samochody na gwarancji, samochody służbowe.

Wpływ niezależnego rynku na gospodarkę rzeczywiście jest niebagatelny. W formie podatków niezależny rynek motoryzacyjny w 2011 roku odprowadził kwotę około 6.900.000 tys. zł. Z tytułu składek ZUS była odprowadzona kwota prawie 4.000.000 tys. zł. Mamy prawie 11.000.000 tys. zł. Eksport, co też jest niezwykle istotne dla gospodarki, to aż 27.000.000 tys. zł za 2011 rok, czyli również i ta wartość bardzo znacznie wzrosła.

Jak wspomniałem, rozdrobnienie rynku powoduje, że jesteśmy niewidoczni w porównaniu z wielkimi producentami samochodów, koncernami samochodowymi.

Zbliżając się powoli do końca mojej prezentacji, chciałbym wyjaśnić, dlaczego motoryzacja wymaga bardzo przejrzystych uregulowań. Dlatego, że jest bardzo specyficzną dziedziną, którą niełatwo jest zrozumieć przez swoją specyfikę działania. Jest bardzo dynamiczną dziedziną rozwijającą się olbrzymim tempie. Ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo ludzi, ma znaczący wpływ na ochronę środowiska. Wydatki przeciętnego gospodarstwa domowego związane z motoryzacją są bardzo znaczące. W związku z tym, jeżeli chodzi o legislację prawną, nie może być wątpliwości, dlatego że ścierają się interesy wielkich koncernów samochodowych z tysiącami małych firm, które są po prostu bezradne w tego typu starciu.

Teraz jeszcze króciutko przejdę do samej dyrektywy nr 46 z 2007, która wprowadza jednolite ramy dla całej Unii Europejskiej w kwestiach rynku motoryzacyjnego. W samej preambule dyrektywy jest mowa o tym, że środki z dyrektywy dotyczące homologacji powinny mieć zastosowanie jedynie do ograniczonej liczby części zamiennych. Chciałbym podkreślić, że jest to powiedziane już w preambule. Tylko do ograniczonej liczby części. Jest też mowa o tym, że należy dążyć do sprawiedliwej równowagi pomiędzy bezpieczeństwem, ochroną środowiska, konsumentem, producentem części i dystrybutorem części zamiennych.

Rzeczywiście kończąc już ostatnim slajdem, chciałbym pokazać, jakie są nasze uwagi do projektu, który, wiem, że powstawał bardzo długo. Nie jest to łatwy temat. Nikogo nie obwiniam. Zdaję sobie sprawę, że branża jest tak specyficzna, że ciężko jest uwzględnić wszystkie detale, wszystkie szczegóły, gdyż zajmujemy się tym na co dzień. Państwo na co dzień nie dotykacie tych spraw. Stąd może też nie do końca można to łatwo przedstawić w krótkich słowach, państwo możecie to wszystko zrozumieć. Dlatego ważne jest nasze spotkanie, z czego bardzo się cieszę i jeszcze raz państwu dziękuję.

To, co w tej chwili państwu przedstawię, jest to wspólna opinia naszego Stowarzyszenia, Federacji Konsumentów, czyli organizacji, która wspiera konsumentów, chroni konsumentów, gwarantuje im prawo wyboru, Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, czyli organizacji, która kontroluje stan techniczny samochodów, i oczywiście Stowarzyszenia Niezależnych Warsztatów Samochodowych.

Projekt ten jest przeregulowany. Stwarza najtrudniejsze warunki do działania w całej Europie dla tych producentów, którzy działają na polskim rynku, tych, którzy zdecydowali się zainwestować i działają w Polsce. Utrata konkurencyjności to kolejne zagrożenie. Przecież firma, dla której eksport jest bardzo znaczącą częścią produkcji, zostanie narażona na utratę konkurencyjności, utratę możliwości eksportu

części zamiennych, ponieważ jej produkty będą droższe niż produkty konkurencji produkującej w innym kraju. Po prostu firmy te utracą konkurencyjność. Grozi nam wzrost cen części zamiennych o około 20% w stosunku do tego, co mamy na dzisiaj. Grozi nam chaos legislacyjny i spory prawne. Oczywiście tak jak powiedziałem, spory prawne dużych z małymi. Wiadomo, co to może oznaczać.

Chciałbym podkreślić jeszcze jedną rzecz, która troszkę nas boli, gdyż zauważyliśmy w tym, że być może przez niedopatrzenie, ale jest pewne nierówne potraktowanie podmiotów gospodarczych, nierówne, które powoduje, że producenci samochodów zostali wyłączeni z obowiązku homologacji produktów tzw. economy line. Według dyrektywy unijnej producenci samochodów nie muszą homologować części, z których zbudowany jest samochód. Oczywiście jest to logiczne, bo skoro homologują samochód, dlaczego mieliby homologować części, ale powinni mieć obowiązek homologowania produktów, które również sprzedają. Na przykład sprzedają regenerowane sprzęgła, sprzedają tzw. economy line. Renault sprzedaje produkty w pudełku Motrio. To nie są części, z których złożony jest samochód. Volkswagen sprzedaje economy line, Mercedes również sprzedaje tego typu części. W związku z tym skoro wielki renomowany producent, który od ponad stu lat produkuje części zamienne, musi homologować swoje części, dlaczego producent samochodów, który również sprzedaje takie części kupione od kogoś, ale niezamontowane w samochodzie na pierwszym montażu, miałby być z tego zwolniony?

Daliśmy również państwu w tej chwili nowy, świeży raport, który został wydrukowany dosłownie wczoraj. Wyślemy później wersję lepiej sklejoną, ponieważ jest to sklejone na szybko, żebyśmy mogli dzisiaj przekazać państwu. Nie spodziewaliśmy się, że tak szybko odbędzie się posiedzenie Komisji, ale cieszymy się z tego i dziękujemy za to. Daliśmy listę uwag do projektu, którą mamy. Jutro chcielibyśmy przedstawić państwu opinię prawna w sprawie projektu. Oczywiście służymy wszelką pomocą i jesteśmy gotowi wyjaśniać wszelkie wątpliwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Przed oddaniem głosu pani minister poproszę jeszcze pana Jakuba Farysia. Proszę bardzo o krótką wypowiedź.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Dzień dobry, witam serdecznie. Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni goście. Właściwie chciałbym powiedzieć tylko kilka rzeczy. Nie będę odnosił się szczegółowo, zgłaszał uwag dotyczących ustawy, o której będziemy mówili, ponieważ jak sądzę, pan minister Jarmuziewicz zrobi to znacznie lepiej ode mnie. Może generalna uwaga. Bardzo cieszymy się ze współpracy z firmami, które produkują części zamienne. Właściwie na początku można powiedzieć tak, że gdyby nie było kompletnego samochodu, części te nie miałyby być gdzie zamontowane. W związku z tym troszkę się dziwię sposobowi przedstawienia tego przez pana prezesa Franke, ponieważ przynajmniej staram się być człowiekiem, jak to się czasem ładnie mówi, konsensusu i pokoju. Nigdy w życiu nie protestowaliśmy przeciwko częściom, które są produkowane przez tych producentów, którzy produkują je zgodnie z procedurami i w jakości stosowanej i polecanej przez producentów samochodów. Natomiast to, z czym się absolutnie nie zgadzamy i przeciwko czemu bardzo głośno protestujemy, są to te części, które trafiają do Polski, delikatnie mówiąc, z pominięciem wszelkich procesów, badania jakościowego, czyli części, które są po prostu niebezpieczne, części, które są produkowane niezgodnie z wymaganiami producentów. Na pewno te części, o których mówię, nie są produkowane przez producentów, których wymieniał pan prezes Franke. Co do tego nie ma absolutnie żadnego sporu.

Oczywiście nie chcę precyzyjnie odnosić się do nakładów, do tego wszystkiego, ponieważ jak powiedziałem, samochód składa się mniej więcej z 5 tys. części. Oczywiście możemy dyskutować, czy to jest tak, że części są produkowane na zamówienie producenta samochodu, kto je finansuje. Oczywiście można powiedzieć tak, że to prawda, iż badania i rozwój są pokrywane przez producenta części, np. przez producenta reflektorów. Jednak na ogół nikt nie działa altruistycznie i potem za projekt płaci

producent samochodów, kupując od tegoż producenta części zamiennych. Myślę, że jest to dyskusja absolutnie akademicka.

To, co chciałbym powiedzieć, to po pierwsze, że absolutnie szanujemy niezależny rynek. Jest grupa tych klientów, którzy jeżdżą do autoryzowanych warsztatów, jest grupa tych klientów, którzy jeżdżą do warsztatów niezależnych. Każda z tych grup ma prawo wybierać usługę, tak jak chce. Z tego, co wiem, nikt nikogo nie zmusza, żeby jeździł do warsztatów niezależnych bądź autoryzowanych. Jest to wolny wybór. W związku z tym myślę, że zupełnie dobrze możemy współdziałać.

To, na czym mi zależy, o czym wielokrotnie mówię, to to, żeby cały rynek motoryzacyjny w Polsce był dostrzegany między innymi przez panie i panów posłów, żeby cały rynek, począwszy od produkcji pojazdów, części zamiennych przez całą sferę usług, był postrzegany jako jedna z najważniejszych, o ile nie najważniejsza część gospodarki.

To chyba tyle. Jeszcze raz powiadam, że według mnie nie ma sporu. Tam, gdzie nasze usługi – mam na myśli warsztaty, które są warsztatami autoryzowanymi – pokrywają się z usługami warsztatów niezależnych, gdzie jakość jest taka sama, gdzie ludzie są tak samo szkoleni, niechaj wybierze klient. Sprawa jest dosyć prosta. Właściwie to tyle uwag na gorąco.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie chciałbym, żeby pomiędzy panami toczyła się polemika. Nie taki jest sens posiedzenia Komisji, ale króciutko bardzo proszę.

Prezes SDCM Alfred Franke:

Chciałbym bardzo podziękować panu prezesowi, ponieważ rzeczywiście widzę chęć porozumienia w tym wszystkim. Chciałbym tylko wyjaśnić jedną rzecz. Tu chyba jesteśmy zgodni, tylko może nie do końca mamy tego świadomość. Jako środowisko też jesteśmy przeciwni towarom niewiadomego pochodzenia, natomiast jest to margines rynku. Jesteśmy przeciwni temu, żeby ktokolwiek sprzedawał towar bez homologacji, jeżeli homologacja jest wymagana, ponieważ uderza to w tych producentów, których reprezentuje nasze stowarzyszenie, a reprezentuje tak naprawdę ponad 80% całego rynku w Polsce. Reszta jest oczywiście rozdrobniona, są to mniejsze firmy, które dzisiaj nie należą do stowarzyszenia, ale działają na podobnych zasadach i tak samo na tym tracą. Będziemy mieli tu margines dosłownie, nie wiem, rzędu 1%.

Mało tego. Na dowód tego, co powiedziałem, jesteśmy za homologacjami krajowymi. Jesteśmy za tym, żeby wprowadzić homologacje krajowe, żeby właśnie wyeliminować to, co nam wszystkim grozi, czyli pojawienie się produktu niebezpiecznego, niewiadomego pochodzenia, który od czasu do czasu gdzieś się pojawia. Głównie na jakichś giełdach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Prezes PZPM Jakub Faryś:

Przepraszam, panie przewodniczący. Czy mogę jedno zdanie? Takiego porozumienia pomiędzy panem prezesem Franke a nami chyba jeszcze nigdy nie było.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panowie prezesi, panowie prezesi, na posiedzeniach Komisji także mamy z tym do czynienia, że każdy chce mieć ostatni głos. Jest to normalne, wcale mnie to nie dziwi. Dziękuję za wypowiedzi. Myślę, że łatwiej nam będzie rozmawiać. Pani minister, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Grażyna Henclewska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Zgodnie z prośbą, Ministerstwo Gospodarki przygotowało informację dotyczącą aktualnej sytuacji w przemyśle motoryzacyjnym w Polsce. Dotyczy to całego spektrum, ponieważ także sytuacji na krajowym rynku, sytuacji ekonomicznej polskiego przemysłu motoryzacyjnego, czyli podmiotów, które działają na rynku. Poruszyliśmy także kwestię globalizacji, problem globalizacji

przemysłu motoryzacyjnego i wiążących się z tym uwarunkowań zewnętrznych, przy których przychodzi działać krajowemu przemysłowi motoryzacyjnemu. Skupiliśmy się również na kwestiach europejskich, ponieważ w dużej mierze strategia europejska kształtuje także warunki do działania dla naszych podmiotów. Mówię o europejskiej strategii rozwoju samochodów eko i energoefektywnych. W kwestiach bieżących chodzi o działalność międzyresortowego zespołu do spraw wzrostu konkurencyjności przemysłu bądź inicjatywy europejskie, w których bierzemy udział. Jest to dość szczegółowa informacja. Chciałabym pokrótce przedstawić tylko główne elementy.

Oceniając sytuację przemysłu motoryzacyjnego w Polsce w tym roku, musimy spojrzeć też… Mamy dane za pełny rok ubiegły, kiedy sprzedaż nowych samochodów była niższa o 12% niż w roku poprzednim. Sprzedaż wyniosła 275 tys. Jeżeli chodzi o importowane samochody używane, było ich mniej niż w poprzednim, czyli 2010 roku, o ponad 9%. Zarejestrowano ich ponad 650 tys. Jeżeli chodzi o produkcję samochodów, było to 825 tys. samochodów osobowych i dostawczych. Było to o 7% mniej niż w roku 2010. Chciałabym powiedzieć, że ze wstępnych informacji, które były zbierane bezpośrednio od producentów na początku ubiegłego roku, kiedy oceniali perspektywy całego roku 2011, przewidywano 900 tys. samochodów, ale spadki sprzedaży też na dużych rynkach europejskich zmusiły polskich producentów do weryfikacji planów produkcyjnych. Generalnie cały rok 2011 był rokiem spadków zarówno produkcji samochodów osobowych, jak i też nowych oraz importu używanych.

Jeżeli popatrzeć na wyniki finansowe branży, według danych Głównego Urzędu Statystycznego, branża, która zatrudnia 146 tys. pracowników, odnotowała wzrost zatrudnienia o prawie 6%. Gdyby popatrzeć na producentów samochodów, producentów nadwozi, były spadki zatrudnienia rzędu 3% czy ponad 4%. Natomiast w grupie producentów części i akcesoriów był wzrost o 9,5%. Gdybyśmy popatrzyli na całą branżę, czyli uwzględnili również te podmioty, te branże, które wytwarzają produkty na rzecz przemysłu motoryzacyjnego – myślę tutaj o producentach opon, foteli czy szyb, wiązek elektrycznych – wtedy liczba zatrudnionych w firmach wytwarzających i pojazdy, i części, pracujących na ich rzecz wynosi 170-180 tys. osób.

Jeżeli chodzi o wyniki finansowe, pomimo trudności, pomimo kryzysu przemysł motoryzacyjny generował wysokie przychody z całokształtu działalności. Były one o ponad 19% wyższe niż w 2010 roku. Same przychody to jeszcze nie wszystko. Patrząc na nakłady inwestycyjne, wzrosły one wyraźnie, osiągnęły poziom 4.600.000 tys. zł. Natomiast rentowność dla całego sektora utrzymywała się praktycznie na tym samym poziomie. A więc w roku 2011 nie zmieniła się w stosunku do roku 2010.

Jeżeli chodzi o ten rok, mamy dane za pięć miesięcy. Jeżeli chodzi o nowe samochody, odnotowujemy wzrost sprzedaży nowych samochodów o 10%. Po pięciu miesiącach odnotowujemy spadek importu używanych o 4%, jak również spadek produkcji samochodów osobowych i lekkich dostawczych. Jest tu dość duży spadek o ponad 20%. Jeżeli chodzi o pięć miesięcy, wyprodukowano ponad 303 tys. samochodów osobowych i lekkich dostawczych. Łącznie układa się to różnie, jeżeli porównujemy z rokiem poprzednim. Według fabryk praktycznie Fiat i Opel notują spadki, natomiast Volkswagen Poznań utrzymał produkcję na poziomie zbliżonym do roku ubiegłego.

Jeżeli popatrzymy na wzrost sprzedaży nowych samochodów i przeanalizujemy, czego wynikiem jest wzrost sprzedaży, okazuje się, że są to sprzedaże marek pozaeuropejskich takich jak Toyota, jak Hyundai, jak Chevrolet. Natomiast marki europejskie takie jak: Opel, Fiat czy Renault odnotowują spadek sprzedaży. W tym przypadku można powiedzieć, że broni się Volkswagen. W przypadku tej marki, tych zakładów nie ma spadku.

Jeżeli chodzi eksport, produkty polskiego przemysłu motoryzacyjnego są specjalnością polskiego eksportu. Prawie 98% produkowanych w Polsce samochodów jest przeznaczonych na eksport. Jest to ważna informacja. Mówiąc o przyczynach zmniejszenia produkcji w naszych fabrykach, mówimy o tym, że samochody są

produkowane głównie na eksport. Na terenie Unii Europejskiej jest sprzedawanych 93% produkowanych samochodów. Wielkość produkcji jest uzależniona od koniunktury na rynkach zagranicznych, głównie od kształtowania się popytu w krajach Unii Europejskiej, gdzie, jak powiedziałam, sprzedajemy 93% produkowanych w Polsce samochodów.

Jeżeli chodzi o uwarunkowania, to nie jest państwu obce, że przemysł ten jest zglobalizowany. Uwarunkowania zewnętrzne bardzo mocno wpływają na wyniki. Sytuacja związana z kryzysem finansowym oraz niepewna sytuacja polityczno-gospodarcza w Unii Europejskiej również mają na to wpływ. Z pewnością wpłynie to właśnie na wyniki 2012 roku. W Unii Europejskiej przewidywany jest dalszy spadek produkcji o około 5-6%.

Chciałabym powiedzieć, że na poziomie Unii Europejskiej toczy się dyskusja, a właściwie nie dyskusja tylko konkretne prace, propozycje, które idą w kierunku tego, jak temu zapobiec, jak przeciwdziałać, jak poprawić konkurencyjność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Została reaktywowana Grupa Wysokiego Szczebla, która zajmuje się konkurencyjnością, wzrostem konkurencyjności przemysłu europejskiego. Po reaktywacji do prac Grupy został zaproszony Minister Gospodarki Polski. W poprzedniej edycji nie braliśmy udziału. Znaleźliśmy się wśród dziewięciu ministrów europejskich. Pośród biorących udział w grupie znalazło się także siedmiu komisarzy, no i oczywiście przedstawiciele branży motoryzacyjnej. W swoim materiale bardzo mocno akcentujemy pracę nie tylko najwyższego szczebla, ponieważ było to zwieńczenie pracy całej trójstopniowej struktury, gdzie były grupy robocze i poziom sherpów w ramach czterech grup roboczych. Nasi eksperci branży motoryzacyjnej, instytutów badawczych oraz organizacji, różnych firm brali bardzo aktywny udział. Miało to też swój wyraz w ostatecznym kształcie raportu, który został wstępnie przyjęty przez Grupę Wysokiego Szczebla w dniu 6 czerwca.

Jeżeli chodzi o to, jak Polska jest postrzegana przez światowe koncerny, to bardzo mocno podkreślamy na różnych forach, ale też słyszymy, że jesteśmy traktowani jako kraj, w którym produkowane są samochody najwyższej jakości. Fabryki, w których są one produkowane, uznawane są za jedne z najlepszych na świecie. Podobnie jako jedne z najlepszych, jeżeli nie najlepsze, oceniane są polskie zakłady produkcyjne, które należą do wielu innych renomowanych producentów komponentów motoryzacyjnych. W związku z tym jest to powód do zadowolenia.

Chciałabym podkreślić, że jesteśmy zainteresowani nowymi projektami inwestycji zagranicznych, a także stwarzamy sprzyjające warunki do rozwoju nowych inwestycji. W ubiegłych latach wiele firm po pierwszych udanych inwestycjach rozwijało w Polsce kolejne. Przykłady stanowią tu Opel, Fiat, Man, Volkswagen czy producenci komponentów Delphi, Faurecia, Valeo, TRW, Toyota.

Jeżeli chodzi o prace międzyresortowego zespołu do spraw wzrostu konkurencyjności, pracujemy przede wszystkim nad tymi aspektami, które były poruszane w raporcie, który ma przygotować wytyczne i rekomendacje na kolejne lata, jeżeli chodzi o rozwiązania dla przemysłu motoryzacyjnego. Jesteśmy też żywotnie zainteresowani wypracowaniem wspólnych rozwiązań, które będą służyły stabilizacji sytuacji w sektorze zarówno w kraju, jak i w szerszym zakresie, w tym w wymiarze europejskim. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani minister. Myślę, że pan minister Jarmuziewicz krótko poruszy wątek, który pojawił się jako ostatni w prezentacji, dotyczący nowelizacji ustawy. Tym bardziej, że będziemy o tym mówić na następnych posiedzeniach.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie przewodniczący, nie chciałbym wyprzedzać dyskusji, która odbędzie się jutro. Dzisiaj była już próba zapoczątkowania takowej. Natomiast pozwolę sobie na początku trochę się nie zgodzić z dwiema pierwszymi wypowiedziami w dyskusji. Naszym zamiarem przy ustawie homologacyjnej było absolutnie literalne wdrożenie

dyrektywy. W związku z tym będziemy bardzo wdzięczni, jeżeli państwo pracując z nami nad tym projektem, wskażecie nam, gdzie literalność ta została zachwiana. Od razu powiem o jednej rzeczy. W ramach przedłożenia i dbania o literalność wdrożenia jesteśmy otwarci na wszelkiego rodzaju uwagi. Chciałbym, żebyście państwo zrozumieli. W najlepszej wierze wdrażamy dyrektywę.

Między innymi powodem trochę późnego wdrożenia dyrektywy jest to, że na etapie wszelkiego rodzaju uzgodnień, między innymi międzyresortowych, było łapanie nas za rękę na tym, że chcieliśmy coś zrobić szerzej albo coś nie do końca było doregulowane. W związku z tym, w najlepszej wierze…

Dziękuję za jeden z ostatnich slajdów, które pokazał pan Franke, dlatego że może to być fajny schemat do przeprowadzenia dyskusji, w którym miejscu może się okazać, że wdrażanie nie jest do końca, powtórzę jeszcze raz oklepane wyrażenie, literalne. Rzeczywiście byłby to dobry schemat do prześledzenia krok po kroku, w którym miejscu. Jeszcze raz powtarzam, że gdyby okazało się, że nasze wdrożenie nie wyczerpuje tego, że zrobiliśmy to dokładnie z wyróżnieniem dyrektywy, w tym miejscu jesteśmy otwarci. To tyle, dlatego że nie chcę odbierać nam jutrzejszej dyskusji, która pewnie będzie miała temperaturę już zasygnalizowaną w pierwszych dwóch wypowiedziach.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że nie będzie tak źle. Powód tego, że Komisja Infrastruktury podchodzi do tej problematyki w taki sposób, jest bardzo prosty. Jak mówiła o tym pani minister, jak mówili też o tym panowie prezesi, a także pan minister, branża jest na tyle ważna, istotna, że nie można zlekceważyć tego problemu. A więc myślę, że dyskusji nigdy dosyć. Myślę też, że pani poseł Wielichowska na zakończenie dyskusji powie, jak planuje prace podkomisji, którą będzie kierowała. Nie będę wywoływał jej do tablicy, myślę, że sama się zgłosi. Chwileczkę, dobrze. Może na koniec. Zgłaszał się pan poseł Szmit. Rozpoczynamy dyskusję. Jeżeli państwo są chętni, zapraszam do zgłoszeń. Później pan poseł Wojtkiewicz. Proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Sądząc po nastroju, jaki panuje na naszym posiedzeniu Komisji, sytuacja w branży chyba nie jest zła. Przeżywaliśmy różne chwile, kiedy gościliśmy tu przewoźników czy osoby bądź firmy budujące autostrady. Wtedy nastrój był zupełnie inny. Z państwa wystąpień wynika, że sytuacja jest generalnie dobra, że w Polsce nastąpiło ciekawe, dobre połączenie rynku globalnego z naszymi możliwościami produkcyjnymi. Wygląda na to, że to się udało, że nie doszło do sytuacji, w której nasza produkcja zostałaby zmiażdżona przez produkcję globalną, która weszła do Polski, może z jednym wyjątkiem, ale to na koniec. Szanowni państwo wiedzą, o co chodzi.

Szanowni państwo, w związku z tym, że wiele wskazuje na to, że jest to branża, która sobie radzi na trudnym rynku, oczywiście bardzo ostrożnie musimy podchodzić do wszelkich nowych regulacji, które mają cokolwiek zmieniać na rynku. Nie będę też już wchodził w dyskusję, która zacznie się od jutra na temat ustawy. Wiadomo, że trzeba to robić bardzo ostrożnie. Był apel pana ministra o to, żeby ewentualnie pokazać miejsca, w których projekt ustawy odbiega od dyrektywy. Będzie na to kilka przykładów. Myślę, że będziemy na ten temat dyskutowali.

Chciałbym zapytać o sprawę, która bardzo mnie interesuje. Otóż, jeżeli chodzi o wsparcie przemysłu, to takie jest, wsparcie występuje. Nie jest tak, że przemysł ten nie korzysta ze wsparcia. Chociażby sprawa lokowania fabryk w specjalnych strefach ekonomicznych jest ewidentnym wsparciem. Są też decyzje rządowe, które przekazują konkretnym firmom konkretne pieniądze na konkretne programy. Proszę o kilka informacji na ten temat, informacji dotyczących wsparcia owego przemysłu. Nie ma w tym żadnej sensacji, po prostu są to publikowane decyzje, ale dobrze je czasem zebrać i wiedzieć, jak one wyglądają.

W związku z tym chciałbym państwa zapytać, czy widzicie państwo – jest to pytanie przede wszystkim chyba do strony rządowej – takie ukierunkowanie rozwoju branży motoryzacyjnej, myślę przede wszystkim o producentach, żeby lokowali swoje zakłady

w takich obszarach naszego kraju, Polski jak Polska Wschodnia, Polska Północna. Nawet z przedstawionych tu materiałów widać, że niestety tam przemysł ten się nie lokuje. Być może właśnie specjalne strefy ekonomiczne mogłyby być tym instrumentem, może inny rodzaj wsparcia. Obecnie mamy taką sytuację. Dzisiaj była też dyskusja na posiedzeniu Komisji Gospodarki na temat specjalnych stref ekonomicznych. Dzisiaj w Polsce wygląda to trochę tak, że przychodzi jakiś poważny inwestor, mówi, gdzie chce mieć fabrykę i w tym miejscu wyznacza się kawałek strefy ekonomicznej. Powiedzmy, że jest to jakiś pomysł na zachęcenie, ale idea jest trochę inna. Strefa ma być tam, gdzie rzeczywiście szczególnie potrzeba przemysłu, gdzie szczególnie potrzeba miejsc pracy. Nie powinno to być dodatkowe dopełnienie, tylko pewien element polityki gospodarczej państwa, świadomego lokowania przemysłu. Proszę państwa, na koniec więc pytanie o możliwości wspierania i kierowania inwestorów na obszary Polski Wschodniej.

Wracając do początku, chciałbym zadać pytanie dotyczące dalszych losów, jeżeli jeszcze w ogóle można tak mówić, Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. Akurat jest to zły przykład, gdzie okazało się, że fabryka… Właściwie do końca nie wiadomo, czy zniknęła ona czy nie zniknęła z mapy przemysłowej Polski. Co może się dziać z potencjałem, który jeszcze ciągle tam występuje? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. W zasadzie przede wszystkim chciałbym wystąpić jako konsument. Od wielu lat korzystam z samochodów. Jak się ma samochód, to również się zmienia. Jak mówi kolega, co roku nie zmienia. Jeżdżę różnymi samochodami.

To bardzo dobrze, że jest ustawa, dlatego że podnosi to jakość różnych części. Nie wchodzę w szczegółowe homologacje, jak ma się to odbywać, ale generalnie widzę, że będzie to sprzyjało temu, żeby części były jak najlepszej jakości. Co się nie dzieje? Szczególnie w ostatnich latach sprowadzamy całą masę różnego rodzaju chińszczyzny – przepraszam, że tak powiem, ale tak jest na rynku – w szczególności od najprostszych pasków klinowych, które różnie mogą być montowane, i tak się dzieje. Przynoszą one znacznie większe szkody niż wartość tego wszystkiego, ponieważ części się psują itd., itd. Jest to bardzo ważne. Producenci nie powinni walczyć odnośnie do homologacji. Oczywiście czytam kluczowe uwagi do projektu, o znaczeniu fundamentalnym, odnośnie do tych przepisów. Myślę, że do konsensusu powinno dojść. Panie ministrze, po raz pierwszy w jakimś stopniu zgadzam się z panem. Może nie tak często, ale tutaj będę głosował i będę wspierał tę kwestię, żeby rzeczywiście homologacja i jak najlepsze części były produkowane przez producentów, ponieważ jest to również w interesie producentów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Pietrzczyk był wcześniej. Później pan poseł Rzońca.

Poseł Lucjan Pietrzczyk (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Tak się składa, że samochody lub inne środki lokomocji bezwzględnie są przyszłością. Nie mamy żadnego swojego produktu samochodowego, nie mamy polskiego koncernu samochodowego, kapitałowo nie mamy żadnej polskiej fabryki samochodów. Jest to rzecz, użyję nawet określenia, piekielnie dla nas ważna, żebyśmy mieli to, co w Polsce istnieje. Mamy bardzo duży rynek producentów części samochodowych. W tym czasie, kiedy jednym ze sztandarowych pomysłów jest deregulacja, żebyśmy nie przeregulowali rynku producentów części samochodowych. Zgadzam się, chyba wszyscy się zgadzają, że homologacja zabezpiecza przed produkowaniem części, produktów niebezpiecznych, zagrażających bezpieczeństwu. Z naszej rozmowy wynika, że jest to troską dla wszystkich, ale cały czas musimy pilnie zważać, żeby rzeczywiście homologacji podlegało to, co powinno jej podlegać.

Jeszcze nie do końca jakby dotknąłem tych wszystkich spraw. Starałem się to wszystko przeczytać. Mam wrażenie, że możemy ulec – przed czym będę przestrzegał – takiemu zjawisku, które jest bardzo, bardzo niedobre. Nazywa się to „pozłacaniem prawa”. Jest takie pojęcie. Chodzi o to, że nasi polscy urzędnicy, implementując dyrektywy unijne, bardzo często doprowadzają je – jak przynajmniej niektórzy twierdzą – można powiedzieć, że do absurdu. Chodzi o to, żebyśmy tego uniknęli. Patrzę na te wszystkie dane. To, co mnie np. przekonuje do racjonalności w całym postępowaniu przy implementacji właśnie tej dyrektywy, to fakt, że w roku 2011 inwestycje w prace projektowo-badawcze w Polsce wyniosły blisko 5.000.000 tys. zł. Jeżeli rzeczywiście jest to prawdą, mówiąc wprost, to mamy przecież potężny zastrzyk dla nauki. W związku z tym chodzi o to, żebyśmy wszystko to traktowali bardzo rozważnie. Jak do tej pory podoba mi się dyskusja.

Aczkolwiek z kolegami rozmawialiśmy tutaj przez chwilę na temat filtrów z Filtronu. Padło nawet takie zastanawiające pytanie, co jest podróbką. No nic nie jest podróbką. Jest tylko tak, że filtry z napisem GM, o ile dobrze wiem, kosztują 60% więcej, a jest to dokładnie do samo. W związku z tym, chodzi o to, żeby naszą naczelną troską przy procedowaniu ustawy były dwa aspekty, jeden dotyczący bezpieczeństwa, a drugi jednak dotyczący ochrony naszego rynku producentów części samochodowych. Mam takie głębokie przekonanie, że do tej pory wszyscy zapewne zgodzą się ze mną, natomiast problemy przyjdą przy szczegółach. Myślę, że przy takim założeniu będziemy tak pracowali, żeby miało to i sens, i ręce i nogi, i żeby też przynosiło Polsce dużo, dużo pieniędzy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Rzońca. Proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Chciałbym odnieść się do prezentacji, która została tutaj przedstawiona w ciekawy sposób. Na ostatnim slajdzie wpisano wprost, że mamy najtrudniejsze warunki dla producentów części zamiennych w całej Europie. Jest to pewna informacja, która, można powiedzieć, że powala, jeżeli tak jest. Proszę o jakąś wypowiedź na ten temat. Także wprost napisano, że mamy jakąś utratę konkurencyjności polskich producentów na arenie międzynarodowej. Z czego się to bierze – mówię o tych dwóch informacjach – jeżeli tak jest?

Jeżeli można, mam pytanie do pani minister. Jak w związku z tym generalnie Polska wygląda w zakresie innowacyjności w obszarze produkcji części zamiennych? Czy mamy tutaj coś do powiedzenia na rynku światowym? Czy mamy jakieś informacje, które płynęłyby z Ministerstwa Gospodarki na temat tego, co dzieje się w Polsce właśnie w obszarze motoryzacji i innowacyjności na rynku motoryzacyjnym? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek. Proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam kilka uwag. Na pewno poruszające są wnioski z prezentacji przedstawicieli niezależnej branży motoryzacyjnej w Polsce. Chodzi o to, o czym przed chwilą właśnie wspomniał pan poseł Rzońca. Myślę, że warto widzieć ową kwestię jako pewien wniosek z okresu ostatnich kilku lat, dlatego że o ile się orientuję, brak wdrożenia ramowej dyrektywy Parlamentu Europejskiego w sprawie homologacji pojazdów z 2007 roku, której termin transpozycji minął bodajże w 2009 roku, jest to chyba historycznie najstarsze „wykopalisko” z szeregu projektów, które mają określone terminy i nie zostały w tym czasie wprowadzone.

Wydaje mi się również, że dyskusja ta powinna przynajmniej w elementarny sposób odpowiedzieć na następujące pytanie. Po pierwsze, z ustawy – Prawo o ruchu drogowym mamy wyłączone przepisy dotyczące szkolenia kierowców, czyli ustawę o kierujących pojazdami, która została uchwalona w poprzedniej kadencji. Po roku na początku obecnej kadencji przedstawiciele rządu wnosili pilnie o kolejne *vacatio legis*. Dzisiaj przy okazji tego, że jesteśmy w dość reprezentatywnym gronie, warto zapytać, jak po

pół roku, panie ministrze Jarmuziewicz, ocenia pan stan przygotowania do ustawy o kierujących pojazdami, która ma wejść w życie na początku 2013 roku. To zanim zaczniemy rozmawiać o kwestiach homologacyjnych.

Druga kwestia to taka, że rząd poszedł tutaj w kierunku, można powiedzieć, że rząd podszedł dość wąsko, wprowadzając do ustawy – Prawo o ruchu drogowym kwestie związane z wdrożeniem dyrektywy. Pytanie jest takie, czy mamy rozumieć, iż leżący od kilku lat w ministerstwie projekt odrębnej ustawy o bezpieczeństwie pojazdów jest to kwestia, którą odkładają państwo *ad acta*. Nie zostanie on przeprowadzony w tej formie, w jakiej macie go państwo przygotowany, z której można by skorzystać?

Trzecia kwestia. Jest jednak prośba do pana ministra Jarmuziewicza bądź jego współpracowników o krótką, zwięzłą informację, w jaki sposób dzisiaj, w kontekście braku wdrożenia przepisów europejskich, jest realizowana praktyka procedur homologacyjnych dla pojazdów. Skądinąd słyszałem o tym, że odbywa się ona za granicą właśnie z uwagi na to, że Polska ma w tym zakresie istotne braki prawne. Czy nie było tak, że przez ostatnie trzy lata, mówiąc wprost, w części różni partnerzy za granicą zarabiali na owej procedurze, zamiast zaadresować rozwiązania dla rynku krajowego, dla instytucji współpracujących chociażby z Instytutem Transportu Samochodowego, z Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które sprawuje w tym zakresie, można powiedzieć, władzę regulacyjną? Warto powiedzieć kilka zdań komentarza na ten temat ze strony przede wszystkim Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, żeby przy okazji dzisiejszej dyskusji zostało to powiedziane.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z pań i panów posłów chciałby się wypowiedzieć? Pan poseł Racki. Proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Na temat homologacji na przykładzie, który miałem. Miałem samochód do naprawy. W jednym salonie pytanie brzmi: „Czy części oryginalne czy części inne?". Jest różnica w cenie. A więc branża sama. W drugim salonie drugi samochód i identyczna propozycja. W trzecim nie było już żadnej propozycji. Założono klocki, które normalnie dzwoniły. Mam taki zwyczaj, że gdziekolwiek biorę, od każdego biorę fakturę i potem wiem, od kogo mam dochodzić w razie strat. Tak samo było z owymi klockami.

Jestem zwolennikiem jawności tego, co produkujemy. Nie wstydźmy się, pokażmy, kto to robi. Być może robi lepiej niż zagranica. Nie chciałbym również tego, co powiedzieli tu koledzy, żeby chińszczyzna zalała nas jednorazówkami i żeby części, które produkujemy, wydajemy tyle pieniędzy na innowacyjność, też były jednorazowego użytku, jak klocki, które mi zamontowano. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. Jeszcze raz zapytam, czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać głos. Rozumiem, że nie ma zgłoszeń. A z naszych gości? Najpierw pani, a później pan prezes. Proszę bardzo. Proszę się przedstawić dla porządku.

Ekspert do spraw konsumenckich Małgorzata Niepokulczycka:

Małgorzata Niepokulczycka. Przez trzydzieści lat byłam prezesem Federacji Konsumentów. Teraz jestem ekspertem do spraw konsumenckich. W sprawach motoryzacyjnych współpracujemy od wielu lat.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Z wielką uwagą przysłuchuję się dyskusji. Jakkolwiek stwierdzam, że słyszę tutaj elementy, które bezpośrednio szalenie mnie interesują, to znaczy elementy pokazujące wrażliwość prokonsumencką, chciałbym zwrócić się do państwa z ogromną prośbą, żeby poczynając od jutra, kiedy będziecie ciężko pracować nad konkretną postacią nowego prawa, duch prokonsumencki nie zaginął. Sprawy konsumenckie, ochrona interesów konsumentów są ważne tak samo, jeżeli nie bardziej, niż ochrona interesów konsumentów. Niestety, bardzo często w tym budynku, wiem, że w domu powieszonego nie powinno się mówić o sznurku, ale bardzo często w tym budynku zapomina się właściwie o tym, dla kogo prawo jest tworzone

oraz że tym ostatecznym odbiorcą jest konsument, a więc każdy z państwa. Zatem we własnym egoistycznym rozumieniu wspólnego interesu bardzo proszę, żeby patrzeć na tę ustawę, i nie tylko na tę, ale na każdą, nad którą pracujecie, również z tego punktu widzenia, jakie to przynosi korzyści bądź jakie stwarza zagrożenia dla interesów konsumentów.

W kontekście tejże ustawy widzimy bardzo poważne zagrożenie, a mianowicie zmniejszenie, ograniczenie, nie powiem, że zablokowanie, gdyż być może to zbyt mocne słowo, konkurencji na rynku i pozbawienie nas konsumentów prawa wyboru. W końcu to my mamy zadecydować, gdzie naprawiamy samochód, na jakie części się decydujemy. W końcu jest to nasza własność, nasze życie, nasz majątek i nasza decyzja konsumencka. Jeżeli źle ją podejmiemy, to ryzyko jest nasze. Natomiast każda część, która pojawia się na rynku, musi być bezpieczna, niezależnie od tego, czy jest ona chińska, japońska, koreańska, polska, radziecka itd., itd. Po prostu musi być ona bezpieczna. Na straży bezpieczeństwa powinno stać państwo, ponieważ od tego jest. Natomiast to, czy do naszego własnego samochodu chcemy założyć hamulce produkcji X czy Y, to już naprawdę jest nasza własna sprawa. O tym decydujemy my i nasza kieszeń. Natomiast nie wolno wprowadzać konsumenta w błąd, zadając mu pytanie, które tutaj zacytuję: „Czy chce pan część oryginalną czy inną?", ponieważ jak sami państwo widzicie różnica pomiędzy częścią oryginalną, a innego producenta jest zawarta wyłącznie w cenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, najpierw pan prezes Faryś. Proszę.

Prezes PZPM Jakub Faryś:

Padło tutaj pytanie jednego z panów posłów o to, dlaczego zakłady są lokowane na południu i na zachodzie. Po pierwsze, wynika to trochę z historii. Obszary te są bardzo uprzemysłowione. Po drugie, wynika to z dostępności, brzydko mówiąc, siły roboczej. Tam są po prostu bardzo dobrze wykształceni pracownicy. Po trzecie, wynika z problemów komunikacyjnych. Żaden z producentów w tej chwili nie ulokuje świeżo budowanego zakładu na Warmii czy Mazurach, choćby dlatego, że są bardzo poważne problemy komunikacyjne. Dowiezienie tam zajmuje dużo więcej czasu niż dowiezienie do zakładu np. z Opola. Po części jest to odpowiedź.

Po drugie, chciałbym zwrócić państwa uwagę również na to, że nasze zakłady, które są ulokowane w Polsce, zakłady, które produkują części i podzespoły na potrzeby producentów produkujących samochody – a w Polsce jest to 1000 tys. samochodów, w Czechach 1000 tys. samochodów, na Słowacji, o ile mnie pamięć nie myli, w tej chwili około 500 tys. samochodów – produkują również na potrzeby rynków czeskiego i słowackiego. Znowu pojawia się problem komunikacji. Jest to po części odpowiedź, dlaczego nowe zakłady są lokowane w półokręgu czy ćwierćokręgu, jeżeli możemy powiedzieć w ten sposób.

Może jeszcze jedno zdanie komentarza do ustawy. Troszkę w odróżnieniu od pana posła Polaczka chciałbym się ucieszyć, że nawet jeżeli później, to że ustawa w ogóle jest. W naszej ocenie ustawa właściwie jest jeden do jednego implementacją dyrektywową. A więc kibicujemy i popieramy ministerstwo. Potrzebujemy ustawy homologacyjnej jak najszybciej. Będziemy kibicowali za tym, żeby jak najszybciej ustawa ta weszła w życie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Prezes SDCM Alfred Franke:

Chciałbym odnieść się do pytania, które zostało troszkę skierowane do pani minister, które dotyczyło najtrudniejszych warunków w Europie. Wydaje mi się, że wymaga to pewnego wyjaśnienia z mojej strony. Najtrudniejsze warunki w Europie, brak konkurencyjności na rynku europejskim będą nas dotyczyły w Polsce, pod warunkiem że wejdzie nowy projekt w niezmienionej formie. O to mi chodziło, kiedy o tym mówiłem. Dziś nie ma takich warunków. Warunki są dobre, w Polsce inwestuje, działa ponad dziewięćset producentów, z czego trzysta są to firmy zagraniczne. Widać, że firmy te rozwijają się.

Tutaj na pewno nie ma nic złego. Natomiast rzeczywiście rynek jest zagrożony tym, że producenci utracą konkurencyjność, jeżeli będą musieli homologować wszystkie części, każdy typ części itd., itd. w porównaniu z producentami, którzy działają w innych krajach Europy, a ich produkty gdzieś tam ze sobą konkurują na rynku europejskim.

Druga sprawa. Chciałbym odnieść się do piszczących klocków. Klocki hamulcowe jak najbardziej wymagają homologacji. W związku z tym, jeżeli takie klocki piszczały, trzeba jak najszybciej je reklamować i żądać pokazania dowodu homologacji. Jak najbardziej za tym jesteśmy. Popieramy tego typu działanie. Jesteśmy przeciwni produktowi, który się tak pojawia, dlatego że w pewnym sensie gdzieś tam źle on na nas rzutuje. Tak jak powiedziałem, jest to margines rynku.

Nie można mówić, nie można generalizować, że zalewa nas chińszczyzna. Dlaczego? Dlatego że w Chinach działa wielu wielkich producentów samochodów, produkują samochody. Chociażby Volkswagen, Skoda. Producenci części również mają własne fabryki. Tak, że towar z Chin nie znaczy zły towar. Z chińskiego rynku mogą trafić na nasz rynek europejski produkty różnej jakości. Trzeba to bardzo wyraźnie rozróżniać. Nie generalizujmy tego. Ważne jest to, żeby nie trafiały rzeczy non name. A jeszcze jak jest obowiązek homologacji na daną grupę towarową, to koniecznie musi to być homologowane. Jak najbardziej za tym jesteśmy.

Jesteśmy również za tym, żeby implementowana dyrektywa weszła jak najszybciej, ponieważ jesteśmy za homologacjami. Za dyrektywą również, tylko że w takim kształcie, w jakim jest w Europie. Są pewne niedociągnięcia, jest brak definicji. A więc bardzo się cieszę z tego, co powiedział pan minister Jarmuziewicz, że intencją ministerstwa jest to, żeby rzeczywiście wprowadzić do Polski dyrektywę słowo w słowo, dlatego że jest to dokładnie to samo, czego my chcemy. Tylko trzeba uściślić pewne rzeczy. Podstawowy brak to brak w ustawie, w projekcie definicji, różnych definicji, co powoduje, że można to w wieloraki sposób interpretować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Szanowni państwo, Adam Małyszko. Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów.

Panie przewodniczący, panie, panowie posłowie. Zapominamy o częściach używanych. Jest to obszar, który ogarnęła szara strefa. Przez szarą strefę jest objęte 80% rynku części używanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ma to bardzo duży wpływ zarówno na bezpieczeństwo, jak również na ekonomię tych firm, które działają zgodnie z prawem.

Reprezentuję prowadzących stacje demontażu, które mają wiele obowiązków zarówno z ustawy o odpadach, jak i z ustawy o recyklingu pojazdów, jak też z innych ustaw. Ponoszą ogromne koszty, ogromne nakłady na budowę profesjonalnych stacji, gdzie części są testowane. Tu też jest ukłon w kierunku producentów, ażeby wreszcie, po pięciu latach przekazali nam metody testowania. Jest to zagwarantowane prawem, a niekoniecznie stosowane w praktyce.

Jeszcze jedna uwaga do rozporządzenia, które funkcjonuje od pięciu lat. Jest to lista części, których stosowanie jest zabronione. W tej chwili Ministerstwo Środowiska wydało okólnik, który mówi, że dane części są odpadem. W związku z tym mam pytanie. Czy producenci części, producenci samochodów mogą zapewnić konsumentowi dostępność takich części do końca życia technicznego pojazdu? Dochodzimy do paradoksu. Pewne części po prostu nie są produkowane. W przypadku, gdy część znajdzie się na liście, nie może być zastosowana jako używana. Nie mówię już o pojazdach zabytkowych, które w ogóle nie byłyby restaurowane, chcąc przestrzegać interpretacji przepisów, jakie ostatnio ogłosiło Ministerstwo Środowiska, że dane części są odpadami. Mało tego, niektóre części np. przekładnie kierownicze są regenerowane przemysłowo. Generalnie odpadów się nie regeneruje. Proszę więc, żeby zastanowić się nad owym przepisem, gdyż tylko Polska jako jedyny kraj w Europie ma listę części, która powoduje, że jeżeli samochód będzie np. bez pióra wycieraczki, to jeżeli

nie będzie nowego pióra wycieraczki, w zasadzie nie można go naprawić, żeby można było dalej go używać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy mamy jeszcze jakieś zgłoszenia? Lista osób chętnych do głosu została wyczerpana. Proszę panią minister o ewentualny komentarz do wszystkich wypowiedzi.

Podsekretarz stanu w MG Grażyna Henclewska:

Szanowni państwo, na wiele pytań odpowiedzi już się pojawiły. Chciałabym wypowiedzieć się tyko na temat wsparcia. W pierwszej wypowiedzi była mowa na temat wsparcia. Rzeczywiście, panie pośle, zgadza się, że jest wiele instrumentów wsparcia. Są to specjalne strefy ekonomiczne. Jest ich kilka. Ale są to też programy operacyjne, czyli Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka, z którego branża motoryzacyjna rzeczywiście w dość dużym zakresie korzystała i korzysta. Są również programy wsparcia inwestycji dedykowane dla poszczególnych firm. Myślę też, że takim wsparciem są także ustawy de regulacyjne, czyli tworzenie dobrych warunków dla prowadzenia działalności gospodarczej. To też jest jakby zachęta do tego, żeby przychodzić, jeżeli jest łatwiej prowadzić działalność gospodarczą. Zwykle firmy też biorą to pod uwagę. Mówiliśmy o strefach i o tym, że oczywiście bylibyśmy i jesteśmy zainteresowani tym, żeby firmy lokowały się na tych obszarach, gdzie firm jest mniej. Ale jak powiedział pan prezes Faryś, bardzo często są to decyzje firm. Biorą one pod uwagę bardzo wiele czynników. Nie będę już ich powtarzać. Raczej w tym zakresie nie ma żadnego nacisku, można tylko zachęcać, ponieważ można doprowadzić do rezygnacji z inwestycji, proszę państwa.

Pan poseł zapytał również o sytuację w FSO, u producenta, który w lutym ubiegłego roku zakończył produkcję. W tej chwili trwają rozmowy z inwestorem. Chciałabym powiedzieć, że sytuacja rozwija się w dobrym kierunku. To właściwie tyle, jeżeli chodzi o temat nowego inwestora.

Jeżeli chodzi o innowacyjność firm, to mamy przemysł motoryzacyjny, przemysł komponentów. Myślę, o produkcji silników w Polsce. Są to silniki z Fiat Powertrain Technologies czy nowoczesny silnik benzynowy TWIN-AIR czy silnik Toyoty. Są to najwyższe technologie, jeżeli chodzi o tę branżę. Myślę, że niezależnie czy są to firmy zagraniczne, czy polskie z udziałem kapitału zagranicznego, w firmach tych pracują w większości polscy pracownicy, wielu inżynierów. W działach badawczo-rozwojowych zdobywają swoją wiedzę, ale myślę też, że z ich wiedzy korzystają firmy. Myślę, że dla naszego rynku pracy jest to bardzo istotne. Czy nie mamy typowo polskich marek? Myślę, że mamy. Producent autobusów Solaris. Jest to typowo polska marka, myślę, że z dużym sukcesem na rynku europejskim, światowym.

Na pozostałe pytania dotyczące ustawy odpowiedzi już były. Bardzo państwu dziękuję za dyskusję, za to, że mogliśmy podzielić się i usłyszeć od państwa opinie. Myślę, że nasza branża, choć w tym roku jest troszkę trudniej, na tle innych krajów rzeczywiście ma się nieźle.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Bardzo dziękuję, pani minister, za materiał i za wszystkie uwagi do naszych wypowiedzi. Wszystkim państwu również dziękuję za głosy w dyskusji. Tak się składa, że jest to też początek prac nad tzw. projektem homologacyjnym. Na koniec pani przewodnicząca podkomisji nadzwyczajnej, pani poseł Wielichowska. Proszę.

Poseł Monika Wielichowska (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Zacznę od spraw organizacyjnych. Jutro spotykamy się na pierwszym posiedzeniu podkomisji o godz. 10.00. Salę mamy wynajętą na dwie i pół godziny, a więc wyobrażam sobie, że będzie to początek naszego spotkania. Myślę, że na początku członkowie podkomisji i strona rządowa z panem Jarmuziewiczem na czele wysłuchają strony społecznej. Będzie to kontynuacja dzisiejszego spotkania, tym bardziej że członkowie podkomisji są również członkami Komisji Infrastruktury. Na posiedzenie podkomisji zostało zaproszonych ponad trzydziestu

przedstawicieli strony społecznej. Jeżeli wystarczy nam czasu, już jutro przystąpimy do procedowania poszczególnych zapisów. Dysponuję już częścią przekazanych przez państwa uwag. Są one przekazane na piśmie. Jeżeli na sali są podmioty, przedstawiciele podmiotów, którzy jeszcze tego nie zrobili, uprzejmie proszę o przygotowanie tego na jutro. Wtedy praca pójdzie nam sprawniej, wtedy dosyć szybko uporamy się z projektem ustawy.

Mam nadzieję, że w swoich pracach podkomisja przede wszystkim będzie dążyło do precyzyjnego i przejrzystego określenia regulacji prawnych, doprowadzi do tylko zdrowej konkurencji zainteresowanych stron w taki sposób, żeby nastąpiła sprawiedliwa równowaga, po pierwsze, w zakresie bezpieczeństwa, ponieważ to ono jest najważniejsze, ochrony środowiska i na końcu interesów, po pierwsze, konsumentów, a po drugie, producentów i dystrybutorów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Dziękuję wszystkim państwu. Jeszcze pan poseł Szmit. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Chodzi o sprawy organizacyjne Komisji, ale bardzo ważne. Chciałbym zapytać o coś pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oczywiście. Proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, dzisiaj miało się odbyć się posiedzenie podkomisji dotyczące prac nad ustawą, która ma umożliwić zapłacenie budowniczym autostrad, ale niestety nie odbyło się, zostało przełożone na dzień jutrzejszy. Może to spowodować to, że nasz projekt trafi do Senatu dopiero za miesiąc. Jest to już kolejny miesiąc, w którym osoby, które powinny dostać wynagrodzenie, nie otrzymają wynagrodzenia czy przynajmniej jakiejś jego części. Chciałbym w związku z tym zapytać, co spowodowało, że spotkanie podkomisji nie mogło się odbyć w dniu dzisiejszym.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oddaję głos szefowi podkomisji. Pan przewodniczący Żmijan. Proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Otóż, po ukonstytuowaniu się podkomisji została przekazana informacja, że właściwym do informowania o miejscu i czasie posiedzenia podkomisji nadzwyczajnej jest Sekretariat Komisji Infrastruktury. Taką informację osobiście przekazałem wszystkim zainteresowanym. W związku z tym twierdzenie, że podkomisja miała spotkać się dzisiaj, po prostu jest nieprawdziwe i nieuzasadnione.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma pytań. W takim razie kończymy dzisiejsze posiedzenie. Jeszcze raz wszystkim państwu bardzo dziękuję. Do widzenia.